

XIV Seminario Urbanismo Internacional

— Ciudad creativa —
Acciones sustentables de la economía naranja
en la nueva agenda urbana
del 16 al 20 de abril del 2018
Museo Franz Mayer, Ciudad de México

sui Seminario de
Urbanismo
Internacional

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Dr. Eduardo Abel Peñalosa Castro

Rector General

UNIDAD AZCAPOTZALCO

Dr. Roberto Javier Gutiérrez López

Rector de la Unidad Azcapotzalco

Dr. Marco Vinicio Ferruzca Navarro

Director de la División de Ciencias y Artes para el Diseño

Dra. Norma Rondero López

Secretario Académico

Dr. Jorge Ortiz Leroux

Jefe del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes

Jefa del Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional

Dr. Sergio Padilla Galicia

Coordinador General del Seminario de Urbanismo Internacional

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes

Dra. Maruja Redondo Gómez

Mtro. Alejandro Hurtado Farfán

DG. Karen Jazmín Valdez Angeles

Coordinación Ejecutiva

DG. Karen Jazmín Valdez Angeles

Formación y diseño

14° Seminario de Urbanismo Internacional

Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco

Av. San Pablo No. 180, Col. Reynosa Tamaulipas.

Del. Azcapotzalco 02200, Ciudad de México.

Tel: 53 18 91 79 / 53 18 91 80

aaui.azc.uam.mx

www.suiuam.com

Abril de 2018

Esta publicación es un producto compilado y editado por el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana. El contenido de la presentación es propiedad intelectual del autor. Todos los derechos reservados conforme a la legislación correspondiente. Ciudad de México, 2018.

XIV Seminario Urbanismo Internacional

— Ciudad creativa —
Acciones sustentables de la economía naranja
en la nueva agenda urbana
del 16 al 20 de abril del 2018
Museo Franz Mayer, Ciudad de México

SUI Seminario de
Urbanismo
Internacional

EDWARD SÁNCHEZ ARIAS

La Paz, Bolivia

- Economista y Administrador de Empresas de la Universidad Católica de Bolivia San Pablo.
- Maestría en Gerencia de Proyectos para el Desarrollo de la Universidad Andina Simón Bolívar - BID
- Diplomado en Movilidad Urbana Sustentable de la UCB.
- Experiencia profesional de más de 12 años en gestión pública municipal.
- Es vicepresidente de la red SIMUS (Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable) por dos gestiones continuas.
- Especialista en Gerencia de Proyectos para el Desarrollo, Gestión por Resultados, Planificación Estratégica - Participativa y encuestas y grupos focales.
- Fue Asesor General de la Oficial Mayor de Planificación del Municipio, Director de Planificación y Gestión por Resultados, Coordinador del Programa de Transporte Masivo.
- Desde la gestión 2015 fue Coordinador de Programas y actualmente Director General del Sistema Integrado de Transporte La Paz BUS.

XIV Seminario Urbanismo Internacional

— Ciudad creativa —
Acciones sustentables de la economía naranja
en la nueva agenda urbana
del 16 al 20 de abril del 2018
Museo Franz Mayer, Ciudad de México

sui Seminario de
Urbanismo
internacional

“LA PAZBUS: EL TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL INCLUSIVO, COMO VEHÍCULO DE GENERACIÓN DE VALOR PÚBLICO Y MOTOR DE CAMBIO EN LA CALIDAD DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE LA PAZ”

Edward Sánchez Arias

Bolivia debe tener uno de los servicios de transporte “público” menos regulados y de peor calidad en Latinoamérica y probablemente esta entre los peores del Mundo. La implementación del Primer Sistema de Transporte Masivo en Bolivia - LaPazBus, no solo ha conseguido regular y mejorar la calidad en el Servicio de Transporte Público, en las zonas donde se ha implementado. Sino también un cambio de comportamiento individual y colectivo dentro del servicio, para ello la planificación previa a la implementación del servicio se ha basado en múltiples análisis que en definitiva definen la factibilidad de cada una de las rutas, tomando en cuenta criterios técnicos, sociales, económicos ambientales y de operación, que definen la priorización y posteriormente el itinerario de cada ruta, cada criterio es fundamental para el buen funcionamiento del servicio.

Producto de esta planificación se implementa y opera el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros LaPazBUS, en su primera modalidad de bus conocido como Pumakatari, prestando el servicio a las zonas alejadas y/o laderas conectándolas con centralidades y puntos terminales que vinculan al centro urbano de la ciudad, brindando al ciudadano/usuario que sufre cotidianamente con el peor servicio privado de transporte, un servicio completamente distinto de la más alta calidad, generando valor público (identificación, respeto, orgullo y finalmente pertenencia). No se puede perder de vista que LaPazBUS, se trata de un servicio público municipal, y que hasta ese momento nunca se había logrado entregar un servicio de tan altos estándares y complejidad en ninguna repartición municipal del país.

Los resultados propuestos se han enmarcado en la prestación del Servicio Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros buscando satisfacer las necesidades de transporte de la población del Municipio de una manera eficiente, confiable, segura, accesible, oportuna y digna, en base a la planificación e implementación de rutas de transporte público que brinden dando cobertura a los 7 Macro distritos urbanos y a los 21 Distritos del municipio de La Paz. A largo plazo, se ha planteado la necesidad de implementar un Servicio Municipal de Transporte Masivo basado en un corredor troncal de transporte que pueda integrarse con las rutas alimentadoras del Servicio de Transporte Colectivo de pasajeros para completar la planificación a largo plazo del servicio.

XIV Seminario Urbanismo Internacional

— Ciudad creativa —
Acciones sustentables de la economía naranja
en la nueva agenda urbana
del 16 al 20 de abril del 2018
Museo Franz Mayer, Ciudad de México

SUI Seminario de
Urbanismo
internacional

Además de brindar cobertura a la totalidad de los Distritos urbanos del Municipio de La Paz, se busca coadyuvar a la generación de valor público, promoviendo y reforzando los cuatro pilares mencionados anteriormente, con los cuales se pretende fomentar mejores prácticas que permitan incidir en el comportamiento de las personas hacia una mejor cultura ciudadana y educación vial.

Antes de la implementación de cada una de las rutas se llevan a cabo estudios que permiten evaluar la situación previa a la operación del servicio a partir del levantamiento de información socioeconómica de toda el área de intervención, tomando en cuenta indicadores de línea base que posteriormente son medidos para poder determinar en cuanto ha contribuido el servicio para poder mejorar la calidad del transporte en el Municipio y la incidencia en la generación de valor público. Actualmente se tiene en cierre el estudio de impacto de las primeras tres rutas implementadas en la gestión

Por otro lado, se evalúa de manera periódica la calidad del servicio brindado a la población a través de encuestas a usuarios, que no solamente se hacen para identificar indicadores determinantes para el servicio, sino también como un instrumento para la mejora constante, en busca de garantizar el mejor servicio.

Las periódicas encuestas de percepción de Calidad del Servicio realizadas a los usuarios del *Pumakatari* permiten evidenciar que los usuarios del Servicio de Transporte Municipal se encuentran entre muy satisfechos (17.99%) y satisfechos (73.03%) con el servicio en general, lo cual fortalece la premisa de tener el mejor servicio de transporte en el Municipio. Además de esto un 91.97% de los usuarios se encuentran entre muy satisfechos y satisfechos con la limpieza del bus y en cuanto a la comodidad del bus, 91.95% de los usuarios se encuentran entre muy satisfechos. Hay que destacar también que un 91.50% de los usuarios se encuentran entre muy satisfechos y satisfechos con la atención al usuario de parte del conductor y un 89.06% de los usuarios se encuentran entre muy satisfechos y satisfechos con la atención al usuario de parte del anfitrión, con lo que se ratifica que el Servicio de Transporte Municipal está poniendo al servicio de la ciudadanía al mejor personal.

El *Pumakatari* en su búsqueda del mejor usuario/ciudadano, ha podido establecer los mecanismos para evidenciar la satisfacción de los usuarios sobre valores que se inculcan en el *Pumakatari* acerca de las buenas prácticas ciudadanas, respeto y cordialidad ya que un 91.11% de los usuarios se encuentran entre muy satisfechos y satisfechos con esta labor que cumple el *Pumakatari*. De igual manera se puede mencionar los resultados alcanzados en cuanto a la satisfacción sobre el comportamiento de los usuarios dentro del bus y se tiene que un 89.27% de los usuarios se encuentra entre satisfecho y muy satisfecho con respecto a este punto.



LaPaz*BUS*

“El transporte Público Municipal como un vehículo de generación de valor público y motor de cambio en la calidad de la movilidad en la ciudad de La Paz”

Edward Sanchez Arias

**Director General del Sistema Integrado de Transporte – LaPazBUS
Gobierno Autónomo Municipal de La Paz**

**XIV Seminario
Urbanismo
Internacional**



Características de la Ciudad de La Paz y su área metropolitana



CARACTERÍSTICAS DE UNA CIUDAD ÚNICA



860.062 habitantes
municipio EL ALTO

27.500has superficie
urbana EL ALTO

779.728 habitantes
municipio LPZ

14.886has superficie
urbana LPZ

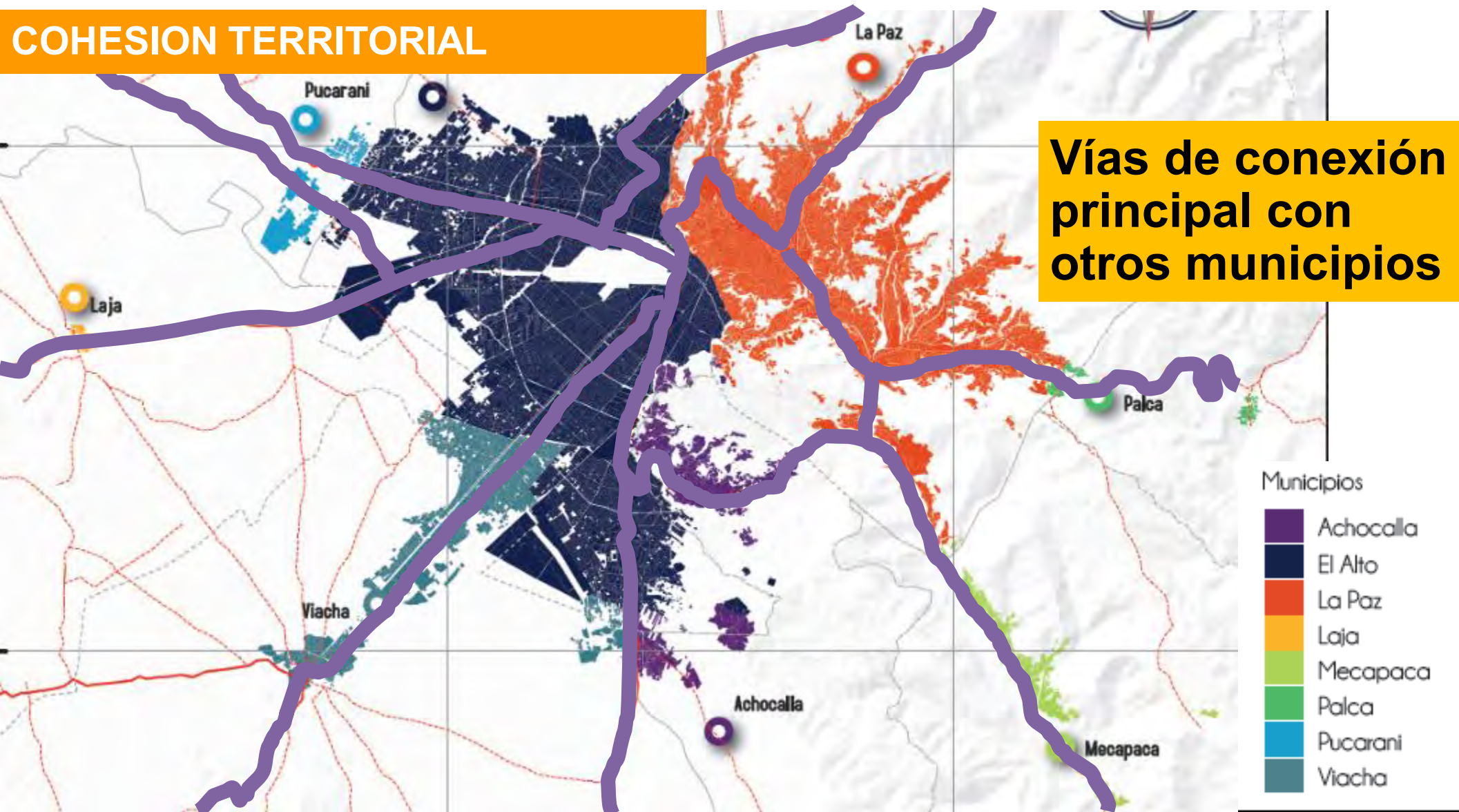
4260msnm

3625msnm

1.831.350 habitantes
RMDLP

3040msnm

COHESION TERRITORIAL



CUENCAS HIDROGRÁFICAS



(GAMLP Dirección Especial de Gestión Integral de Riesgos, 2011).

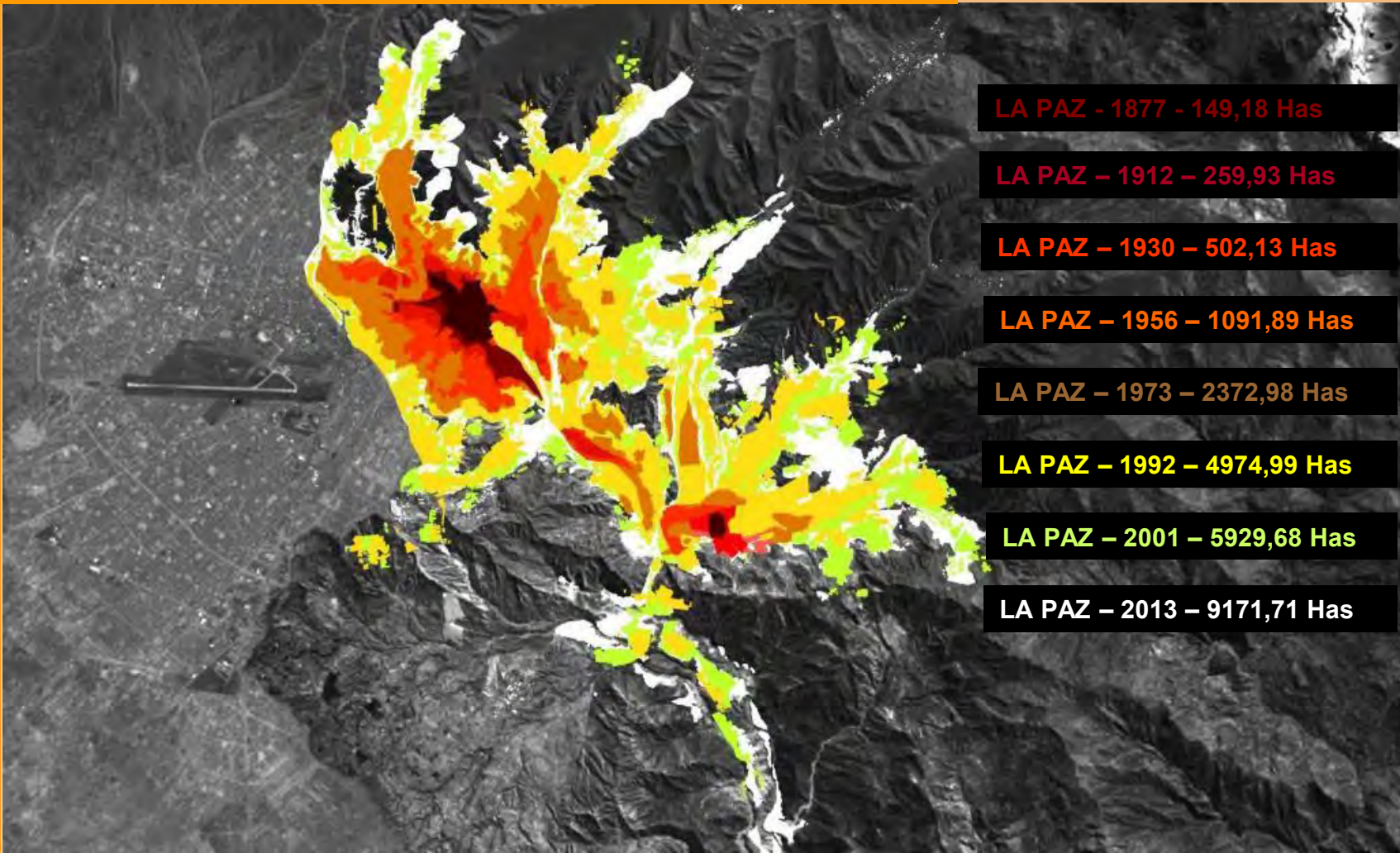
La superficie urbana del territorio del municipio se incluye en **9 cuencas hidrográficas** que permiten una integración por medio del curso de los **ríos**.

- **Choqueyapu**
- **Orkojahuirá**
- **Irpavi**
- **Achumani – Jillusaya**
- **Huayñajahuira**
- **Huacallani**
- **Mallasa**
- **Llojeta – Obrajes**
- **Achocalla**

Éstas áreas geográficas **permiten una configuración del territorio en la cual se explica la geografía del municipio**

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

DESARROLLO URBANO



LA PAZ - 1877 - 149,18 Has

LA PAZ - 1912 - 259,93 Has

LA PAZ - 1930 - 502,13 Has

LA PAZ - 1956 - 1091,89 Has

LA PAZ - 1973 - 2372,98 Has

LA PAZ - 1992 - 4974,99 Has

LA PAZ - 2001 - 5929,68 Has

LA PAZ - 2013 - 9171,71 Has

Fuente: GAMLP, 2013

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional





ALGUNOS DATOS SOBRE LA INCIDENCIA DE LA TOPOGRAFÍA



66 %

de la superficie urbana cuenta con una pendiente entre **11 a 30 %**

1 persona promedio de 30 años, se desplaza caminando **500m** en **8 min** en una pendiente de **0 a 5°**

1 persona promedio de 30 años, se desplaza **500 m** en **13 min** en una pendiente de **30°**

Las **laderas** y **cerros** dentro del área urbana cobijan a más de **30 miradores** consolidados y un número similar, en evaluación para su intervención.

La Paz tiene una tendencia de **crecimiento** hacia las laderas **terrazas**

El paceño, reconoce a su ciudad mediante la configuración de **ladera este y oeste,** además de la **zona norte y sur**

La **Ley Autonómica de Uso de Suelos Urbanos,** determina patrones de uso: en **baja, media y alta pendiente.**

Existe un proceso continuo de **re densificación** en zonas de pendiente

El Paceño se **identifica** con su entorno

La altura de un edificio de **386** pisos

1 paceño puede desplazarse hasta **890 m.** de altura entre su origen y su destino en su viaje



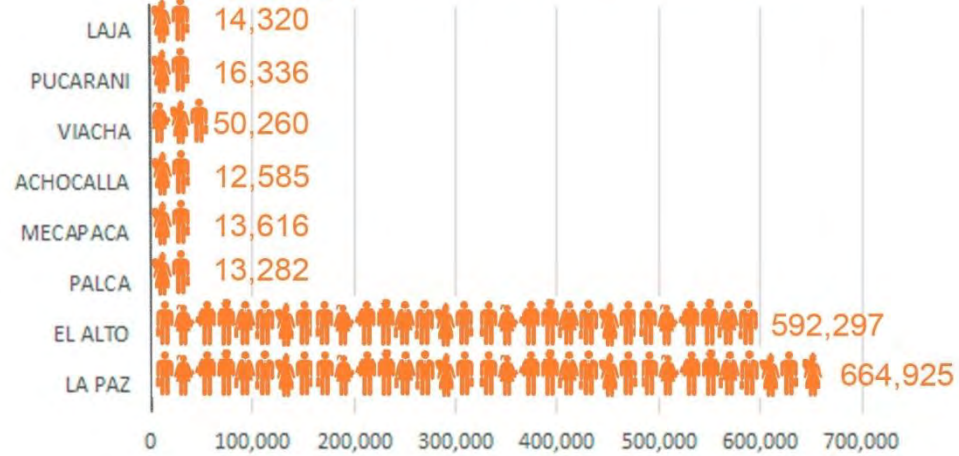
Breve situación del Transporte Publico y la Movilidad en la ciudad de La Paz



MOVILIDAD DE LA REGION METROPOLITANA



NUMERO DE PERSONAS QUE SE DESPLAZAN A LA SEMANA



71%



24.1%



0.2%



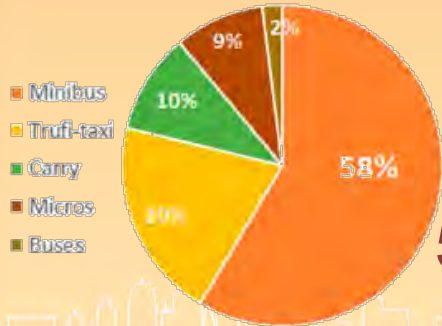
4.7%



Modos de desplazamiento

En la región metropolitana se realizan **2,72 millones de viajes/día** en transporte público. En la ciudad de La Paz se hacen **990 mil viajes/día**.

En el municipio de La Paz hay **3 vehículos cada 10 personas**



28 años

De antigüedad alcanza el Transporte público

57%

De los accidentes son causados por el transporte público tradicional

31%

No tiene disponible Transporte Público por la noche



32% De los ciudadanos, **gastan mas del 30% en transporte**

61%

Considera que el transporte publico es **MALO**

91%

Considera que el **transporte publico debe MEJORAR**

XIV Seminario Urbanismo Internacional

PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO



El transporte público tradicional, es **ineficiente y no satisface las necesidades básicas** en cuanto: cobertura de recorridos, horarios, demanda y atención al usuario, es realizado con un **parque automotor obsoleto y no adecuado para el servicio de transporte de pasajeros** ni para las características físicas y urbanas de nuestra ciudad, **generando un servicio en condiciones de inseguridad y sobre oferta en las vías centrales y sin cobertura en las zonas alejadas**, afectando la calidad de vida y su necesidad de accesibilidad y movilización para el desarrollo de sus actividades cotidianas

LA PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE LA PAZ

Visión de Ciudad *Orientada* hacia
la Movilidad Urbana Sustentable



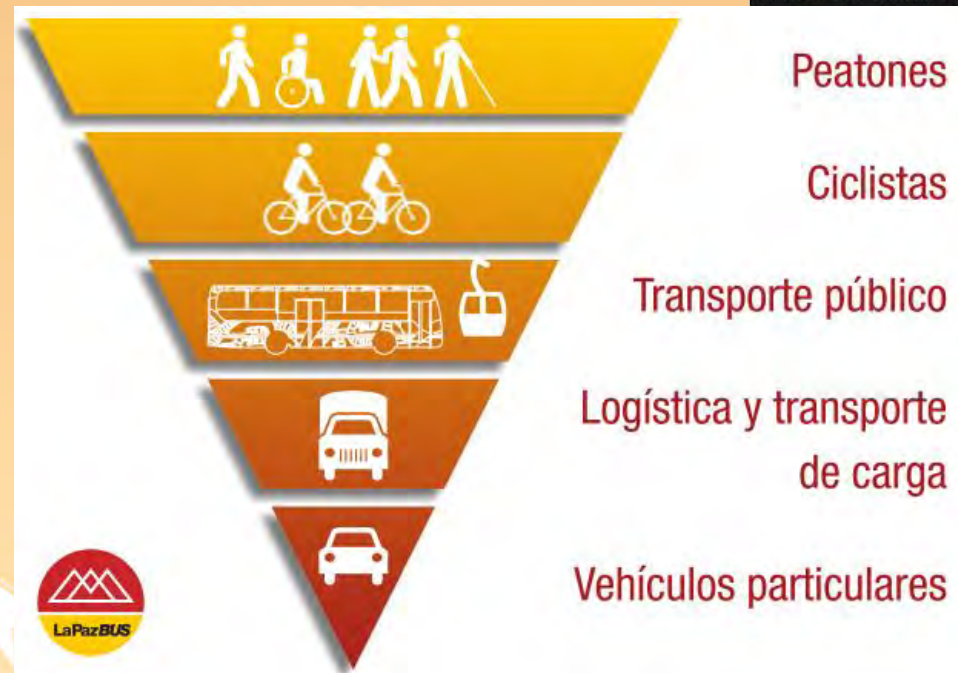
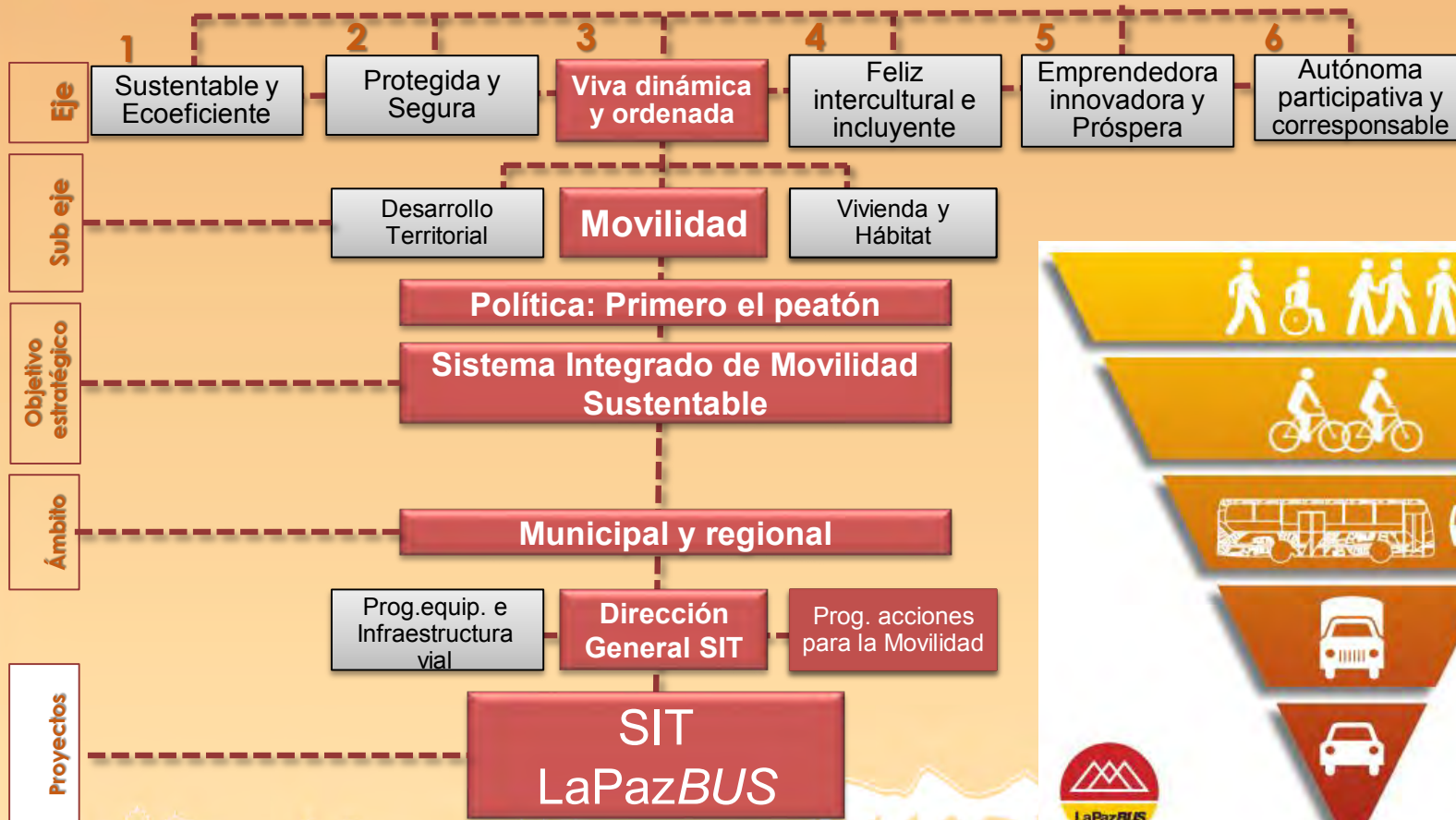
**Adaptabilidad del Proyecto • Aumento de la Vitalidad Urbana • Diseño Orientado a la lucha Contra la Exclusión •
Evita la Creación de Enclaves**

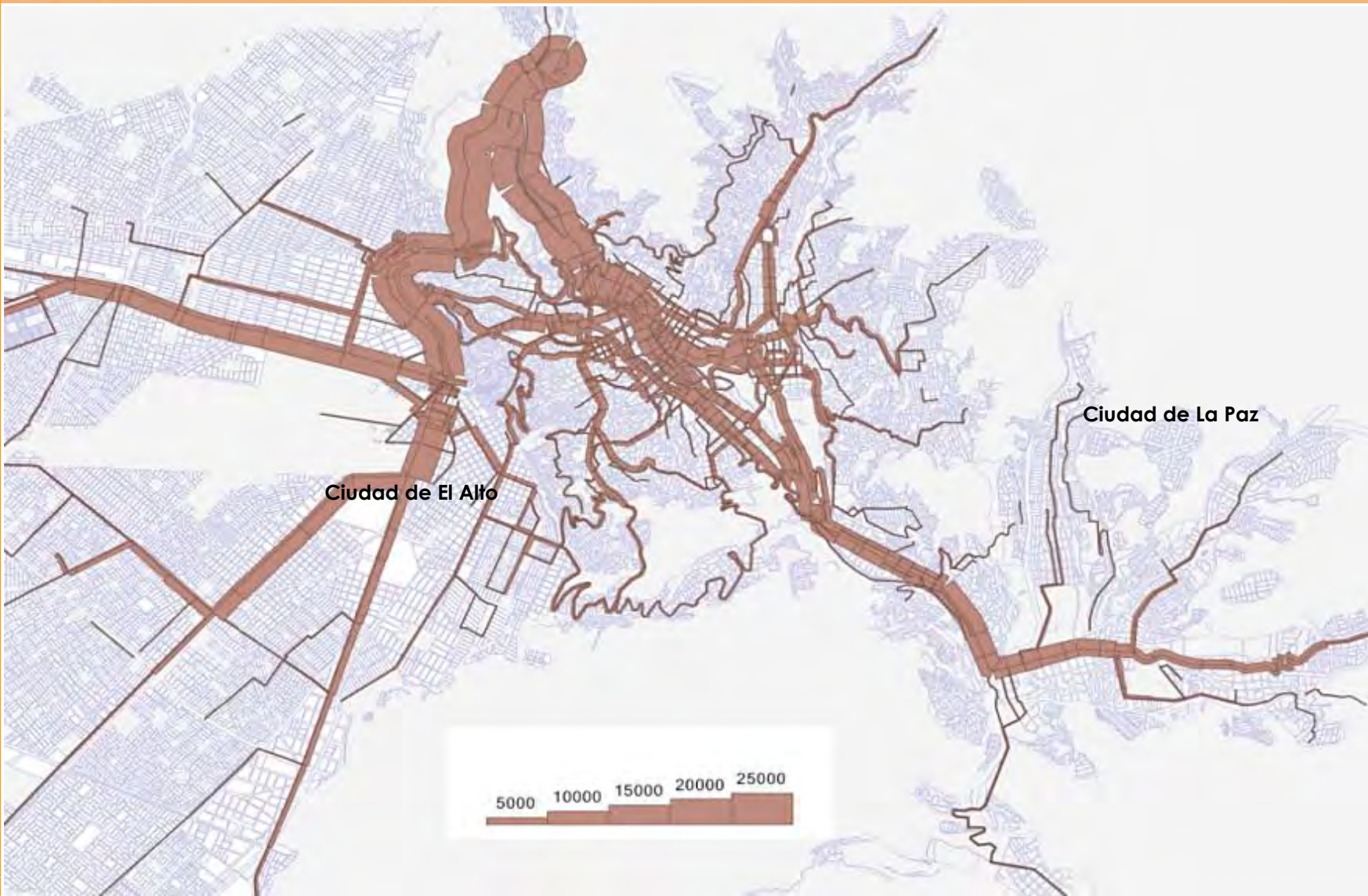
XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

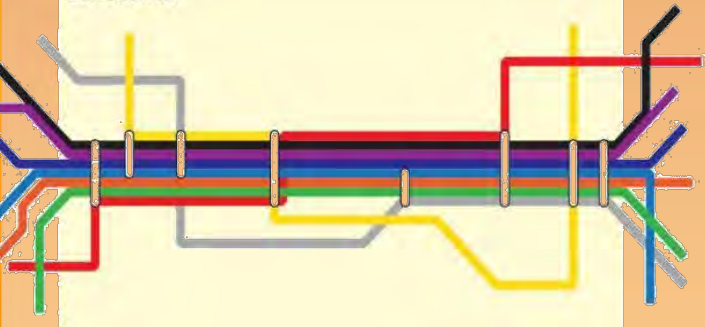


Visión de Ciudad

Plan Integral Municipal LA PAZ 2040 (Desarrollo y Ordenamiento Territorial)







Diseño conceptual del Sistema



CAPACIDAD

SISTEMA DE BUSES BRT

Promedio de 30.000 Pasajeros/hr

TELEFÉRICO

Promedio de 6.000 Pasajeros/hr

METRO o TREN

Promedio de 40.000 Pasajeros/hr

COSTO

SISTEMA DE BUSES BRT

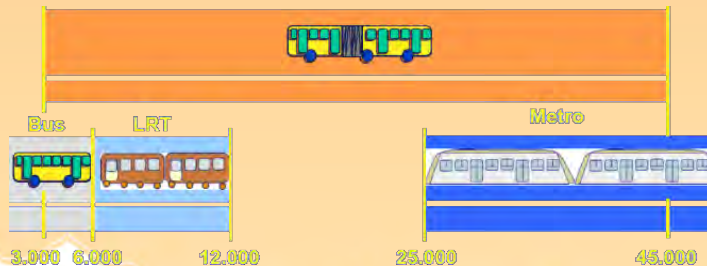
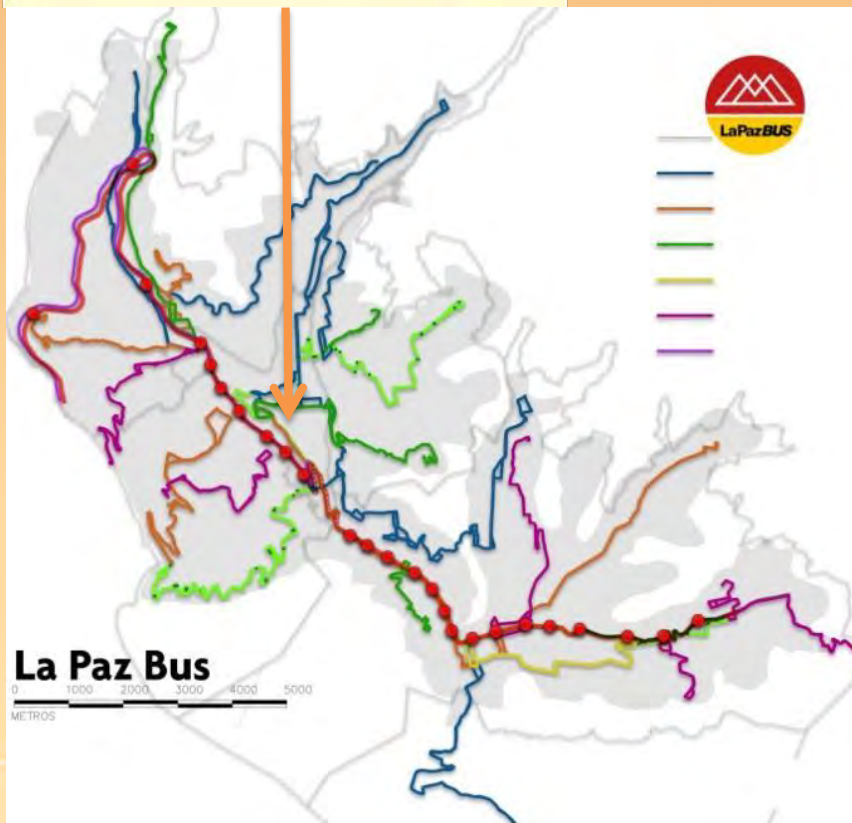
3,5 a 6 MILLONES \$us / Km

TELEFÉRICO

14 a 22 MILLONES \$us / Km

METRO o TREN

35 a 80 MILLONES \$us / Km



VISION ESTRATEGICA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

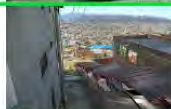
SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO BRT

La estructura general del sistema propuesto prevé la puesta en funcionamiento de un sistema de buses de alta capacidad por los ejes norte - sur, este - oeste, mismos que harán su recorrido a través de un carril exclusivo, contará también con estaciones de embarque y desembarque de pasajeros donde el aspecto funcional y tecnológico permitirá intercambio multimodal del sistema con los otros modos propuestos.



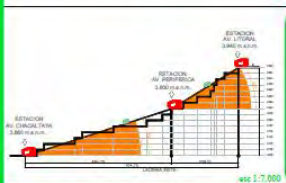
ESCALERAS ELÉCTRICAS

En zonas periféricas con pendientes entre los 12 a 30% se implementarán escaleras mecánicas que son capaces de transportar 6.000 personas por hora.

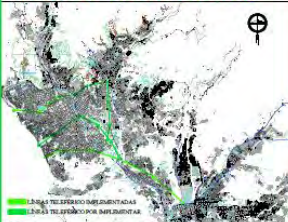


RED DE FUNICULARES

Los funiculares darán cobertura a las altas pendientes urbanizadas de las laderas, uniendo las avenidas donde operarán las líneas alimentadoras del Sistema de Transporte Masivo BRT.



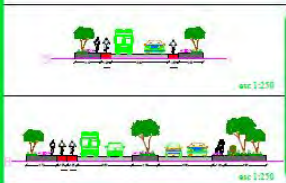
RED DE TELEFERICOS



El nivel central del Estado Plurinacional de Bolivia implementará 5 nuevas líneas de teleferico las cuales estarán integradas al Sistema Integral de Movilidad Urbana.

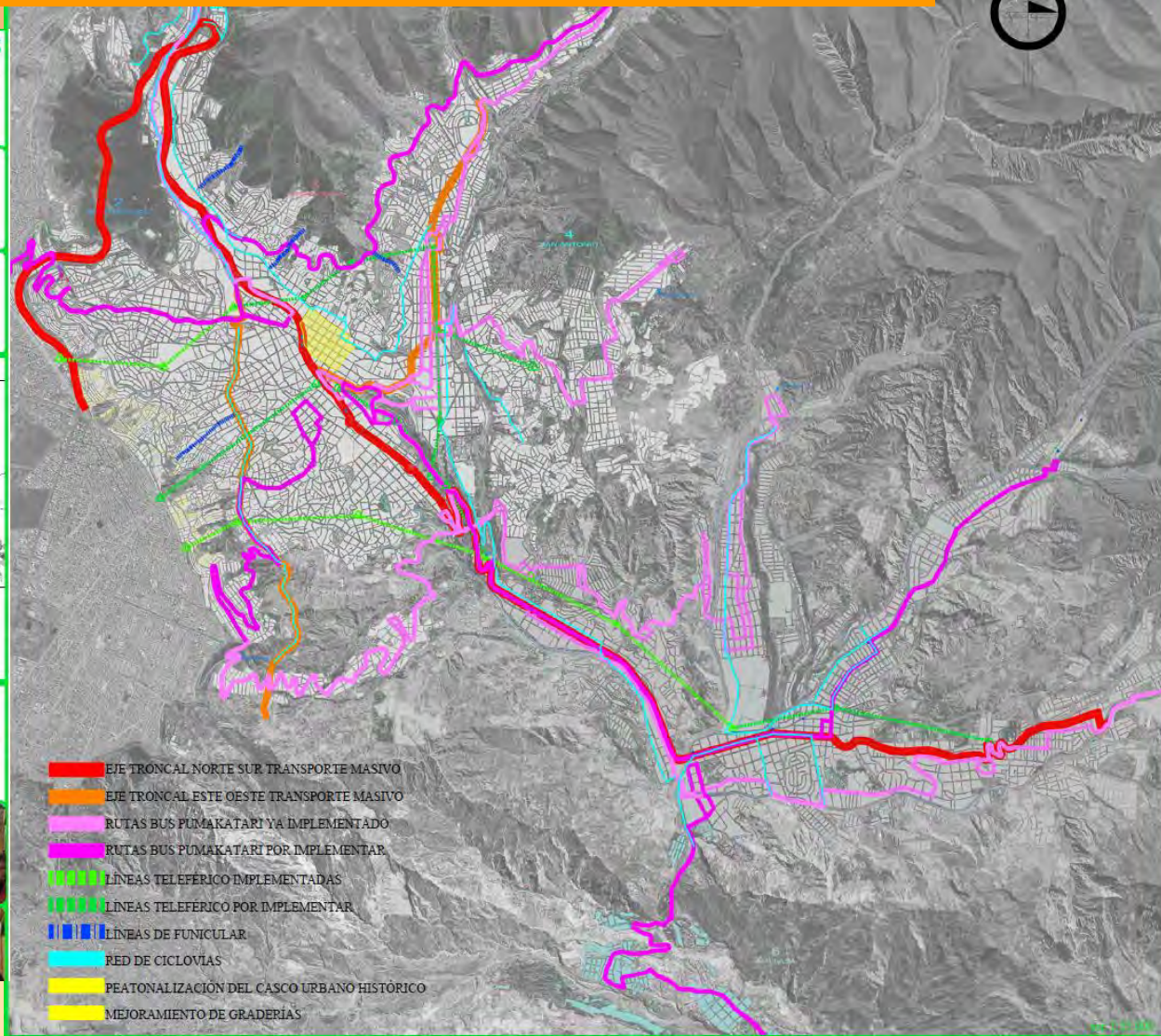
RED DE CICLOVIAS

Las cicloviás complementarán los modos principales de transporte por vías secundarias seguras y se integrarán al servicio de traslado de bicicletas Pumakatari Bimodal.



PEATONALIZACION Y GRADERIAS

El Casco Urbano Histórico será pasible a una peatonalización y las graderías de la ladera oeste serán mejoradas para el desplazamiento de los peatones.



VISIÓN – OBJETIVO - COMPROMISO

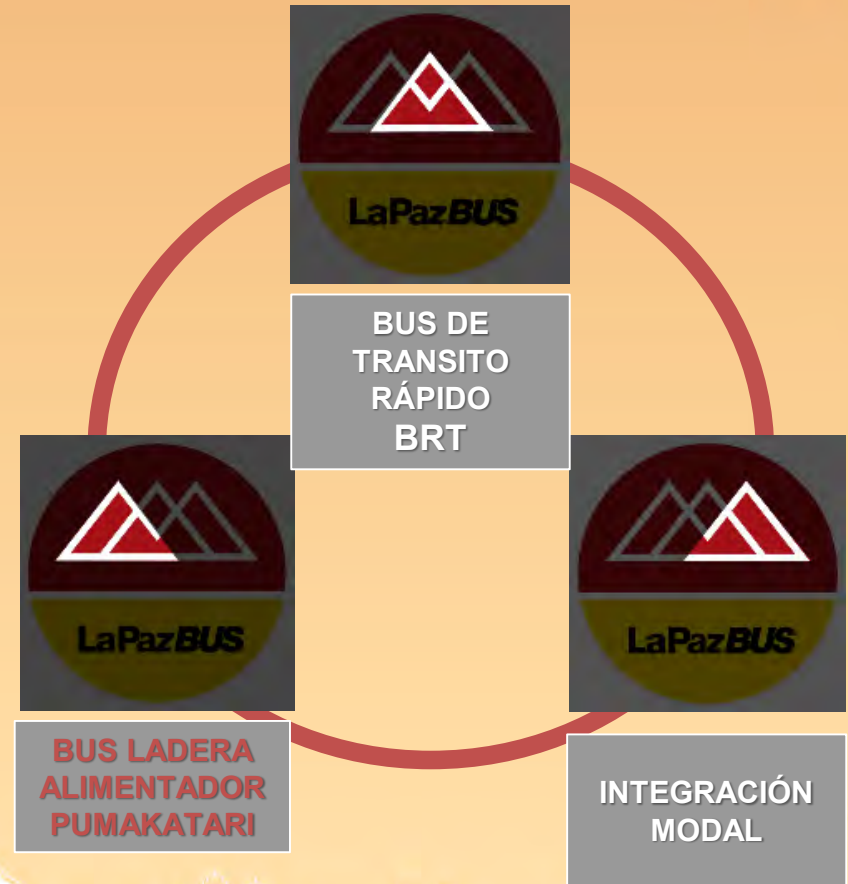


Primer Sistema de Transporte Integral de Bolivia



Su objetivo es ser el primer sistema de transporte público masivo del país que transforme la calidad de vida de su población, siendo un ejemplo de servicio inclusivo, accesible, seguro y eficiente con cobertura total municipal.

Nuestro compromiso es mejorar la calidad de vida de los paceños.





SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO

1ra Fase Corredor
Norte Sur

2da Fase Corredor
Este

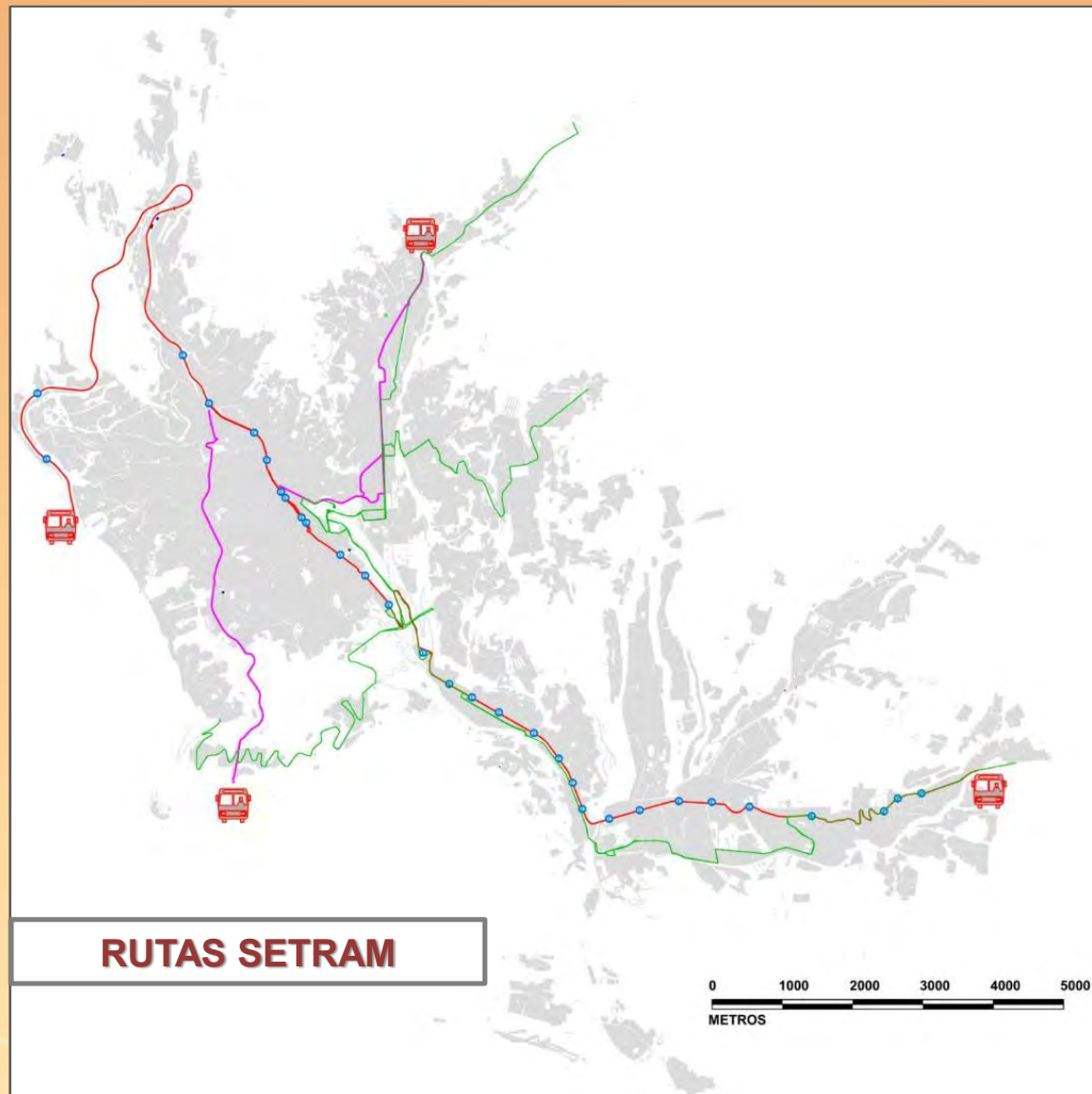
3ra Fase Corredor
Oeste



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



Rutas Alimentadoras



XIV Seminario
Urbanismo
Internacional



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DEL TRANSPORTE MASIVO



El eje troncal de la ciudad tiene 27 kilómetros de largo, que unirá el Sur desde Chasquipampa hasta la Ceja de El Alto.

Se construirán Estaciones de embarque y desembarque de pasajeros

Los buses de alta capacidad transportarán hasta 140 pasajeros cada uno y en conjunto pueden transportar hasta 40.000 pasajeros en una hora

Contará con modernas Terminales de Transferencia donde los pasajeros podrán realizar transferencia a los buses alimentadores



CORREDOR NORTE -SUR



TERMINAL NORTE

TERMINAL INTERMEDIA LOS LEONES (WORLD TRADE CENTER)

TERMINAL SUR

ESTACIONES

T

E

I

T

P
T

PATIO SUR

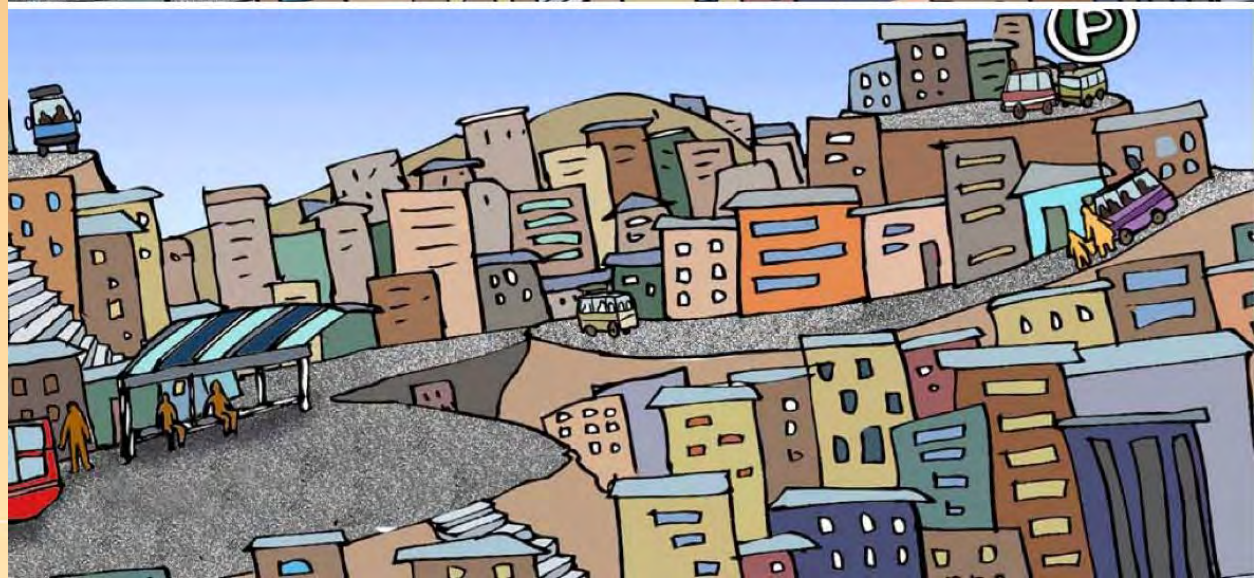
La Paz BUS

0 1000 2000 3000 4000 5000

Corredor del
Tránsito y Transporte
La Paz - El Alto



Servicio de Transporte Municipal





¿Qué es el SETRAM?



Es una instancia organizacional desconcentrada del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP), con autonomía administrativa, CONSTITUIDA COMO ORGANISMO TÉCNICO Y OPERATIVO Y REGIDA BAJO LOS PRINCIPIOS DE EFICIENCIA Y EFICACIA ADMINISTRATIVA.

Razón de ser del SETRAM

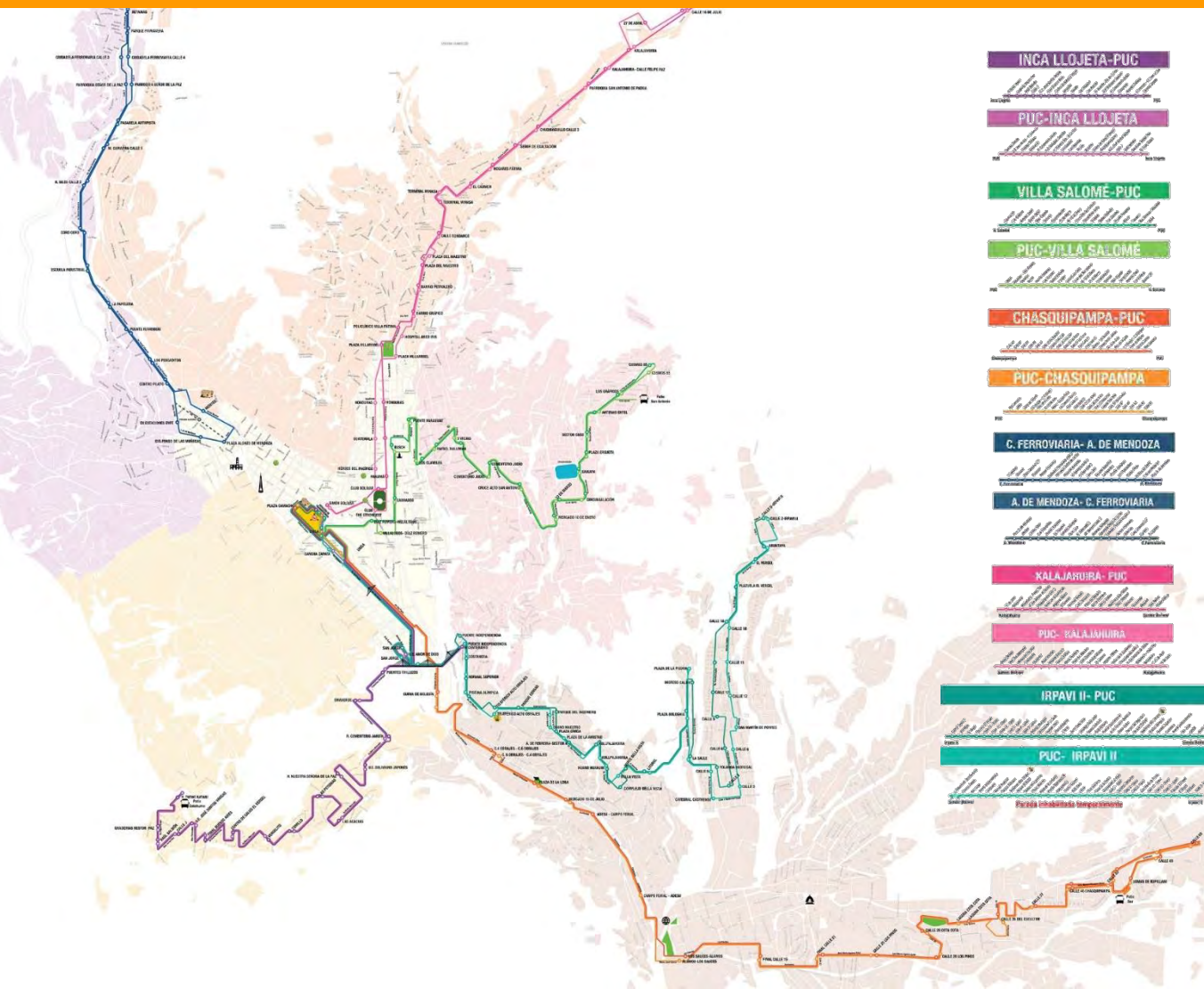
“Implementar un servicio público de transporte municipal **accesible**, eficiente, que contribuya a la **mejora de la calidad de vida de la población** de la ciudad de La Paz que vive en zonas alejadas y/o laderas con escasos servicios de transporte público”.



METODOLOGÍA DISEÑO DE RUTAS



DATOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MUNICIPAL



6 Rutas en servicio

67km De cobertura

11% De cobertura territorial urbana

224 mil personas beneficiadas

24 horas - 7 días - 364 días al año

141 buses Pumakatari

80% rack bicicletas

- ☐ Trabajo continuo de 24 horas.
- ☐ Arranque y parada cada 200 metros.
- ☐ Operación a una altura **desde 2800 hasta 4000 m.s.n.m.**
- ☐ Vías sinuosas (curvas horizontales y curvas verticales)
- ☐ Temperatura de ambiente desde los -6°C hasta los 25°C.

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

<https://www.facebook.com/LaPazBUS/videos/1130908953712132/>

El por qué del nombre **Pumakatari**

El nombre de Pumakatari es la unión del Puma (felino andino) y de la Katari (serpiente), dos animales sagrados para la cultura milenaria preincaica de Bolivia: Los Tihuanacotas.

El Puma representa la fuerza y la energía, mientras la Katari denota la rebeldía y el cambio total, es un animal asociado al tiempo de cosecha, tiempo de lluvia que trae consigo el bienestar y la fertilidad.

La rebeldía, destreza y velocidad de la Katari se suman a la sabiduría, fuerza y energía del Puma para dar origen a un servicio que busca superar todos los obstáculos y generar transformaciones profundas para el bien de la sociedad.

Conoce aquí el origen del Pumakatari





PILARES DE LA ESTRATEGIA GLOBAL

Cómo conseguimos entregar el
MEJOR SERVICIO POSIBLE?

1. EL MEJOR
BUS

4. UN MEJOR
USUARIO/
CIUDADANO

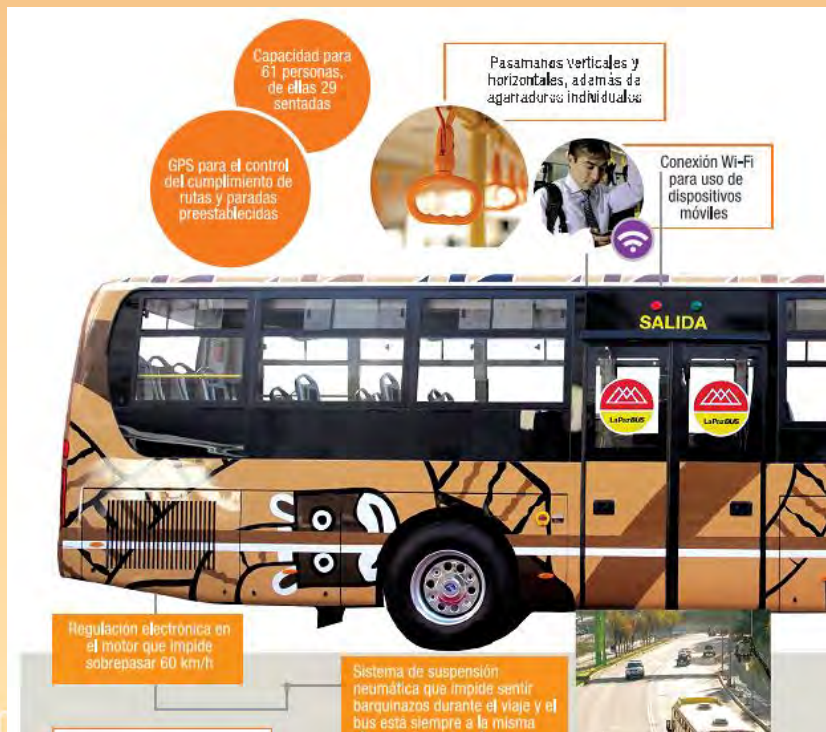
2. EL MEJOR
PERSONAL

3. EL
MEJOR
SERVICIO

1. EL MEJOR BUS

El logro principal fue construir un BUS **capaz de sortear la caprichosa topografía y altura de la Ciudad**, con un óptimo desempeño mecánico y de confort.

Se ha construido y diseñado un **BUS UNICO** para una **ciudad UNICA**.



El color del bus es **UNICO** en el mundo y forma parte de su **IDENTIDAD** y facilitó la **APROPIACION DEL PROYECTO**.

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

2. EL MEJOR PERSONAL



Se ha realizado una **minuciosa y exigente selección de personal**.
Los **CONDUCTORES** tienen **nota en conducción superior al 70%**, otorgada por el ACB.
Los **ANFITRIONES** han sido seleccionados por **convocatoria pública**.
Los **Mecánicos** son **permanentemente capacitados**.

3. EL MEJOR SERVICIO



Trabajamos 24/7
Toda la Flota esta equipada con **ascensor para silla de ruedas**.
Servicio de Atención al Cliente que funciona 24/7.
Flota controlada con **GPS**.
Tarifas Preferenciales y tarifa Plana.
Tenemos un servicio de **DEVOLUCION DE OBJETOS PERDIDOS**.
Seguro contra todo riesgo dentro del Bus, y contra daño a terceros.
BRIDAMOS CERTEZA Y SEGURIDAD AL USUARIO – NUNCA FALLAMOS



4. UN MEJOR USUARIO Y UN MEJOR CIUDADANO

- Si entregamos al Usuario el mejor servicio posible, logramos la **MAXIMA SATISFACCION DEL USUARIO**, a un costo accesible, por tanto el **USUARIO/CIUDADANO** le asigna un **VALOR PUBLICO**, y se identifica con nosotros, le generamos respeto, se siente orgulloso por lo que hacemos y finalmente se siente parte de este logro, le **GENERA PERTENENCIA**.
- La **Pertenencia o Apropiación del Proyecto** es el sueño máximo de cualquier gestor de políticas públicas, por que nos permite la sostenibilidad.

El VALOR PÚBLICO consiste en generar el máximo valor posible para la población a partir de los recursos financieros, humanos, físicos y tecnológicos existentes en la institución (pública), basándose en la imaginación gerencial, a fin de cumplir con los propósitos establecidos en los mandatos y con la máxima eficacia y eficiencia. - Mark. H Moore-

¿Porque la gente siente que dentro del Bus son mejores personas?





Otros Resultados y Gestiones realizadas mediante el Servicio en beneficio de la comunidad



XIV Seminario
Urbanismo
Internacional





SERVICIO A LA COMUNIDAD



Usuario
Marcelo Beltrán
recuperó su billetera,
que dejó olvidada en
el bus



OBJETO ENCONTRADO GUITARRA



SAC: 800-134444

PAU: Edif. Tobía planta baja, calle
Potosí entre calles Ayacucho y Colón.

OBJETO ENCONTRADO BOLSO AZUL



SAC: 800-134444

PAU: Edif. Tobía planta baja, calle
Potosí entre calles Ayacucho y Colón.

Mas de
1500
Objetos
Perdidos
devueltos

En tu nueva ruta también
transporta a tu mascota
dentro del bus



Si no cuentas con bozal propio
solicítalo a tu anfitrión del bus



Tierra y juguetera

Contacto:
72544450



El **Pumakatari**
promueve la
adopción
de animales.

Por que merecen un
hogar.

Síguenos el camino de nuestro Pumakatari

Promoción
de adopción
de animales

¿USTED ESTA ACA?

RECURSOS PARA PERIODISTAS

TITULARES

SOCIEDAD

Un bus PumaKatari desvía su ruta para socorrer a un pasajero enfermo

19 MARZO 2016 21:06



Apoyo en la
atención de
emergencias
y personas
extraviadas



PLAN DE EDUCACIÓN CIUDADANA PARA NUESTROS NIÑOS Y JOVENES – NUESTROS USUARIOS DEL FUTURO



PROYECTO: BUS EDUCADOR

PROGRAMA: CONOCIENDO LAS BUENAS PRÁCTICAS DE CONVIVENCIA DEL CIUDADANO PUMAKATARI

Con la implementación de las rutas se inició un PROCESO DE EDUCACIÓN CIUDADANA sobre cómo usar un servicio moderno, cómodo, económico y seguro. La ciudadanía aprendió los **VALORES** del respeto y del amor dentro de un servicio de transporte; así como principios de **SEGURIDAD VIAL**.

Capacitación en más de **90 establecimientos educativos** en el área de influencia de todas las rutas

Capacitación de más de **37.000 posibles usuarios**: estudiantes, profesores y padres de familia





Participación
en mas de
80 ferias
dominicales

RINCON DEL PUMAKATARI: Un espacio de aprendizaje dirigido a las niñas, niños y sus familias, con el fin de que conozcan cómo funciona el servicio y cuáles sus características, además de aprender sobre educación vial. Se cuenta con varios juegos para que los y las participantes conozcan los valores que promueve La Paz BUS



MICRO CONCIERTOS EN LOS BUSES Y EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SERVICIO COMO USO ALTERNATIVO



Conciertos Navideños Sueños Y
esperanzas Estación de Transferencia

Conciertos en Movimiento

Se han
compuesto como
4 canciones para
el Puma Katari

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

EDUCACIÓN E INFORMACIÓN PARA UN MEJOR SERVICIO

PROGRAMA: LA PAZ INCLUSIVA

La información es una herramienta fundamental para el desarrollo autónomo de las personas con discapacidad

Capacitación más de **340** servidores públicos (conductores y anfitrion@s)

Capacitación en:

- Tipos de discapacidad
- Derechos Humanos
- Lenguaje de señas

Entre 2014-2017, se transportaron **36.719 Personas** con Discapacidad



Mediante la sensibilización y capacitación de a los prestadores de servicios, se cumple con el objetivo de **COMPRENDER** las necesidades de las personas con discapacidad para poder atender de la mejor manera a los usuarios.

XIV Seminario
Urbanismo
Internacional

Para 2017 se transportaron 1.322 sillas de ruedas

LA HUMANIZACIÓN DE UN SERVICIO ES:

- Transversalizar la calidad, la calidez, el buen trato y el respeto de los derechos fundamentales de los actores y de las acciones de estos a través de **LAS EMOCIONES**.
 - Potenciar la calidad, la calidez, el buen trato y el respeto de los derechos fundamentales en los servidores municipales que **BRINDAN** el servicio para así beneficiar a los usuarios que **RECIBEN** el servicio.
 - Generar **EMOCIONES (POSITIVAS)** en el usuario que le permitan trascender más allá del servicio. (hogar, trabajo, estudios)
- A este efecto, humanizar el servicio dentro del PumaKatari será entendido como: **PUMANIZAR**.



El proceso contempla una **Humanización Progresiva**:

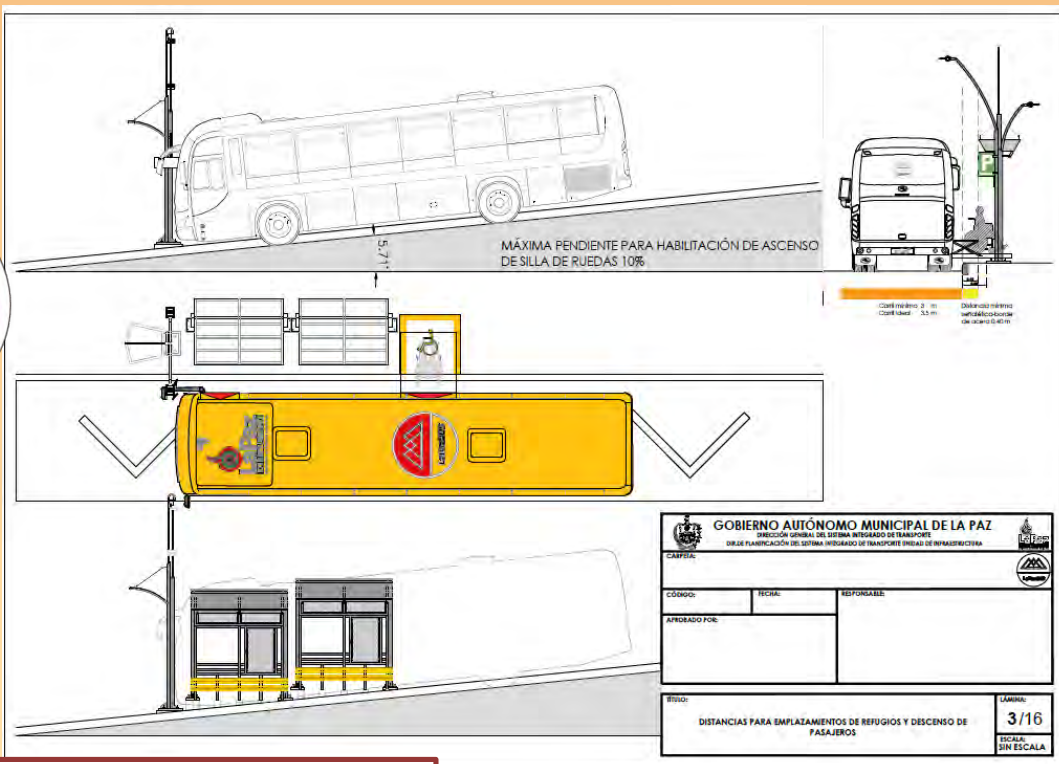
- PUMANIZACIÓN INTERNA** (Diagnostico, Capacitación y Sistema de Motivación.
- PUMANIZACIÓN EXTERNA** (Defensores en Acción, Inclusión en el Servicio de personas con discapacidad y adultos mayores y Educación Ciudadana).

Análisis de pendientes para la definición de ingreso de sillas de ruedas

En la Fase I de implementación de rutas, se cuenta con un **51%** de paradas con acceso a silla de ruedas*.



En la Fase II de implementación de rutas, se cuenta con un **79%** de paradas con acceso a silla de ruedas.



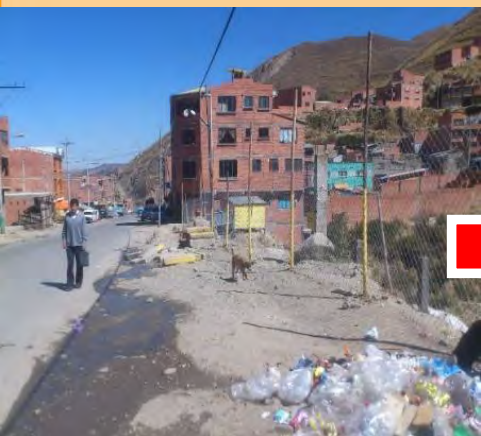
Se toma en cuenta la pendiente de las calles para la implementación de paradas que permiten el ingreso de sillas de ruedas, **todas las rutas cuentan con éste servicio.**

*Éste porcentaje es influido en gran medida por la configuración física y pendientes de la ruta Inca Llojeta y Villa Salomé

MEJORAMIENTO URBANO INFRAESTRUCTURA INCLUSIVA



SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS



MEJORAMIENTO DE ACERAS



RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO



PUMAKATARI BIMODAL Y PROMOCION DE LA MULTIMODALIDAD EN PRO DE LA MOVILIDAD



Pumakatari Bimodal



Capacidad
2 bicis por bus



Inicio
septiembre
de 2014



850
Bicicletas
promedio
transportadas
al mes

DOS SERVICIOS PÚBLICOS SE UNEN
PARA ATENDER A LOS CIUDADANOS:

Hasta fin de año se concretará
la conexión física y operacional;
la "integración total ya no es un
sueño", resalta el gerente del
Setram

Pumakatari

consolida el sistema
de transporte integral



Las Cosas CLARAS
RIVERA LA PAZ

Convenios
Suscritos,
RETO
INTEGRACION
TARIFARIA





GRACIAS...

Edward Sanchez Arias
Director General del Sistema Integrado de Transporte - Gobierno
Autónomo Municipal de La Paz
esanchez@lapaz.bo

**XIV Seminario
Urbanismo
Internacional**





XIV Seminario Urbanismo Internacional

— Ciudad creativa —

**Acciones sustentables de la economía naranja
en la nueva agenda urbana**
del 16 al 20 de abril del 2018
Museo Franz Mayer, Ciudad de México

